

Е.Н. Ключева¹, Г.А. Ильясова²

¹Киевская государственная академия водного транспорта, Украина;

²Карагандинский государственный университет им. Е.А. Букетова, Казахстан
(E-mail: G.Iliasova@mail.ru)

Правовое регулирование договора транспортной экспедиции по законодательству Украины и Республики Казахстан

В статье авторы проанализировали гражданское и транспортное законодательство двух стран — Украины и Казахстана в области регламентации транспортно-экспедиторской деятельности. Дана правовая характеристика договора транспортной экспедиции. Отмечены особенности, которыми характеризуется договор транспортной экспедиции. Рассмотрены различные точки зрения, существующие в юридической литературе, относительно правовой природы договора транспортной экспедиции. Приведены в порядок требования к заключению данного договора. Осуществлена сравнительная характеристика прав, обязанностей и ответственности сторон по договору транспортной экспедиции. Сформулированы предложения по совершенствованию действующего законодательства обеих стран в области правового регулирования транспортно-экспедиторской деятельности.

Ключевые слова: транспортно-экспедиционная деятельность, договор транспортной экспедиции, экспедитор, клиент, ответственность, консенсуальный характер договора, договор поручения, договор комиссии, договор перевозки.

Перевозка грузов — это не просто перемещение грузов с одного места на другое, а комплекс разнообразных работ, операций и услуг. Все начинается с выбора выгодной цены и сроков, затем осуществляются заключение договора с перевозчиком, оформление таможенной декларации грузов, транспортной документации, сдача и прием груза, размещение груза на складе и хранение, погрузочно-разгрузочная работа и полный расчет для перевозки грузов. Совокупность названных услуг называют транспортной экспедицией.

Транспортно-экспедиционная деятельность — это предпринимательская деятельность по оказанию услуг клиенту по организации перевозок грузов. Раньше комплекс таких услуг осуществляли сами участники перевозки, однако с развитием рыночных отношений увеличивался спрос к перевозке груза, соответственно увеличивался и объем работы. Таким образом, из-за экономической необходимости потребовалось выделить транспортно-экспедиционную услугу, которой занимаются специализированные организации.

Транспортно-экспедиционная деятельность не является новым видом хозяйственной деятельности, несмотря на то, что законодательно она урегулирована сравнительно недавно. Транспортный экспедитор является своего рода посредником между заказчиками и перевозчиками. Ранее, в советские времена, существовали крупные транспортные экспедиционные предприятия УКТЭА (Узловая контора транспортно-экспедиционных агентств), ТЭПы и др. Теперь согласно действующему законодательству этим видом деятельности могут заниматься как специализированные субъекты хозяйствования, так и субъекты, у которых данный вид деятельности не является основным, причем нет исключений и для физических лиц — предпринимателей.

Понятие транспортной экспедиции имеет различные названия в юридической литературе и в законодательных актах различных стран. Например, в Казахстане, России, Белоруссии данный вид деятельности называется транспортной экспедицией, а в Украине — транспортным экспедированием, хотя значение понятий одинаковое.

Договор транспортной экспедиции — специфический институт. Основными нормативными правовыми актами, которыми необходимо руководствоваться при заключении договоров транспортного экспедирования в Украине, являются:

- Гражданский кодекс Украины, глава 65 (далее — ГКУ);
- ч.4 ст. 306 и ст. 316 Хозяйственного кодекса Украины (далее — ХКУ);
- Закон Украины от 01.07.2004 г. № 1955-IV «О транспортно-экспедиторской деятельности» (далее — Закон о ТЭД);

– Закон Украины от 10.11.1994 г. № 232/94-ВР «О транспорте» и другие законы, транспортные кодексы и уставы, а также другие нормативно-правовые акты, издаваемые в соответствии с ними.

Статья 1 Закона о ТЭД четко дает определение транспортно-экспедиторской услуги, а именно: это работа, непосредственно связанная с организацией и обеспечением перевозок экспортного, импортного, транзитного или другого груза по договору транспортного экспедирования.

Согласно ст. 929 ГКУ по договору транспортного экспедирования одна сторона (экспедитор) обязуется за плату и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза. Аналогичное определение такого договора приведено в ст. 316 ХКУ и ст. 9 Закона о ТЭД.

Как следует из указанного выше определения, экспедитор может как самостоятельно осуществлять все виды транспортного экспедирования, в том числе и перевозку, так и оказывать эти услуги посредством привлечения третьих лиц, что, по сути, напоминает генеральный подряд. Причем перечень услуг, оказываемых экспедитором клиенту, весьма разнообразен, поскольку согласно ст. 929 ГКУ в договоре транспортного экспедирования может быть также предусмотрена перевозка груза по определенному маршруту, указанному клиентом; обязательство экспедитора заключить от своего имени или от имени клиента договор перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза и др. Перечень видов транспортно-экспедиционных услуг определен ст. 8 Закона о ТЭД.

Гражданский кодекс (Особенная часть) Республики Казахстан в главе 35 регулирует договор транспортной экспедиции как самостоятельный гражданско-правовой договор (ст. ст. 708–714).

В соответствии со ст. 708 ГК РК «по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента – отправителя или получателя груза) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза».

Попробуем раскрыть суть договора транспортной экспедиции исходя из этого определения. Договор транспортной экспедиции характеризуется следующими особенностями: 1) регулирует отношения, возникшие по оказанию транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой груза; 2) сторонами являются экспедитор (услугодатель) и клиент (грузоотправитель, грузополучатель); 3) содержание — выполнение или организация выполнения определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключать от имени клиента или от своего имени договор перевозки груза; 4) в качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг.

По юридической природе, в соответствии с гражданским законодательством Республики Казахстан, договор транспортной экспедиции является консенсуальным, двусторонним, возмездным.

Консенсуальный характер договора следует из того, что он считается заключенным с момента его подписания сторонами, а услуги, связанные с перевозкой груза, выполняются позже. В юридической литературе многие авторы придерживаются такого мнения. Однако в науке гражданского права по отношению к правовой природе договора транспортной экспедиции в гражданском законодательстве взгляды ученых разделяются. В юридической литературе существуют мнения о том, что данный договор может быть реальным и консенсуальным [1; 216]. Например, по рассуждениям Д.А. Медведева и В.Т. Смирнова, договор транспортной экспедиции может быть либо консенсуальным, когда экспедитор организует выполнение экспедиционных услуг, либо реальным, когда он выполняет их с вверенным ему грузом, когда экспедитором выступает перевозчик [2; 413].

Причина существования такого противоположного мнения связывается с тем, что транспортная экспедиция на сегодняшний день стала сложной, транспортно-экспедиционная услуга оказывается перевозчиком, а также перевозка организуется экспедитором-оператором в качестве договорного перевозчика. На практике заключение договора транспортной экспедиции и прием груза экспедитором под свою ответственность подтверждают экспедиторские документы. Например, коносамент смешанной перевозки FIATA заполняется и передается клиенту после приема груза экспедитором. Такие точки зрения появились из-за ошибочного понимания правовой природы договора

транспортной экспедиции. Потому что согласно определению в ст.708 ГК РК экспедитор не только выполняет перевозку груза, но и организует выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза, в том числе заключает от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки груза. Значит, сначала экспедитор и клиент должны прийти к соглашению, заключить в письменной форме договор транспортной экспедиции, после этого на основе данного договора составить договор перевозки.

Как мы заметили из указанного выше определения, договор транспортной экспедиции является двусторонним, возмездным договором: экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Кроме оплаты вознаграждения за оказание экспедиционных услуг, клиент обязан выдать экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором. В случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до предоставления такой информации (ст. 710 ГК РК).

По законодательству Украины основанием возникновения экспедиторского обязательства является договор транспортной экспедиции, который принадлежит к вспомогательным договорам, связанным с предоставлением транспортных услуг. И ГКУ и ХКУ относят договор транспортного экспедирования к категории вспомогательных: вспомогательным видом деятельности, которая связана с перевозкой грузов, является транспортная экспедиция (ч. 4, ст. 306).

По юридической природе договор транспортного экспедирования является двусторонним и возмездным. В этом среди ученых разногласий не наблюдается, а вот что касается консенсуальности и реальности, то в науке гражданского и хозяйственного права Украины нет одинакового подхода. Так, автор С.Д. Русу в комментариях к ГКУ определяет договор как консенсуальный, когда речь идет об организации выполнения экспедиторских услуг, и реальный, когда экспедитор предоставляет услуги с вверенным ему грузом. О.В. Клепикова в комментариях к ХКУ дает определение договору транспортной экспедиции как консенсуальному, и ни о какой реальности речи не идет [3].

Статья 930 ГКУ не содержит каких-либо специальных правил относительно заключения договора транспортного экспедирования, кроме обязательного применения письменной формы договора. Это обусловлено сложностью прав и обязанностей сторон по договору транспортного экспедирования, возможностью внесения в него дополнительных условий по выполнению целого ряда фактических действий. Так, ст. 9 Закона Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности» предусматривает целый ряд существенных условий договора транспортного экспедирования, а именно: сведения о сторонах договора; вид услуги экспедитора; вид и наименование груза; права, обязанности сторон; ответственность сторон, в том числе в случае причинения вреда вследствие действия непреодолимой силы; размер платы экспедитору; порядок расчетов; пункты отправления и назначения груза; порядок согласования изменений маршрута, вида транспорта, указаний клиента; срок выполнения договора [3].

Такой большой перечень существенных условий договора транспортного экспедирования вызван не насущной необходимостью, а скорее, законодательно закрепленной практикой транспортно-экспедиторских предприятий. В соответствии с указанными выше основаниями рекомендуется заключать договор транспортного экспедирования с соблюдением всех формальных правил оформления письменного документа, с достижением согласия по всем существенным условиям и скреплением договора подписями уполномоченных представителей сторон и печатью предприятия.

По мнению Е.О. Харитонова, договор экспедиции может возлагать на экспедитора обязанность заключить договор перевозки от имени клиента или от своего имени. На практике функции экспедитора зачастую осуществляет транспортная организация, которая не является перевозчиком данного груза. Так, организации автомобильного транспорта обеспечивают клиенту отправление (получение) груза железнодорожным, воздушным или водным транспортом. Поскольку в такой ситуации экспедитор не является перевозчиком, отношения между ним и клиентом регулируются только договором экспедиции [4; 156].

Между учеными-теоретиками и опытными юристами не сложилось единообразного мнения по поводу следующих вопросов: что такое транспортно-экспедиционная деятельность, какие услуги входят в предмет договора, каким должен быть статус экспедитора и др. Поэтому названные обстоятельства до сегодняшнего дня являются причиной, препятствующей унификации отношений

по транспортной экспедиции на уровне международного-правового акта. Это можно объяснить существующей различной классификацией договора транспортной экспедиции в зарубежных законодательствах: во Франции договор транспортной экспедиции — разновидность договора комиссии; в Италии — разновидность договора поручения; в Германии, Польше, Японии — самостоятельный договор; в странах Латинской Америки, в Испании и Португалии — разновидность договора перевозки; в Англии и США договор транспортной экспедиции — агентский договор [5; 99].

В юридической литературе отсутствует единое мнение о правовой природе договора транспортной экспедиции. Правовая природа договора транспортной экспедиции и договора перевозки долгое время были темой дискуссии советских ученых-цивилистов. Среди них не было единого мнения даже по поводу названия договора: если одни говорили о договоре экспедиции, то другие — о договоре транспортной экспедиции, поскольку в юридической литературе и на практике эти термины используются как синонимы, дающие одно понятие. Часть авторов были не согласны считать договор транспортной экспедиции транспортным договором [6; 34], а другие — относили его к транспортным обязательствам [5; 61]. Договор транспортной экспедиции признавался вспомогательным договором по отношению к договору перевозки грузов [7; 120]. Г.И. Тулеугалиев отметил: «Договор экспедиции является самостоятельным и исключительно транспортно-вспомогательным договором» [8; 329].

Разночтения сути договора экспедиции привели к возникновению различных взглядов ученых-юристов на правовую природу договора транспортной экспедиции. Поэтому в юридической литературе авторами он рассматривается в качестве разновидности договора поручения, или договора комиссии, или договора перевозки. В современной цивилистике по сравнению с юридической наукой советского периода не ставится под сомнение самостоятельность договора транспортной экспедиции. Принятый 1 июля 1999 г. Гражданский кодекс (Особенная часть) Республики Казахстан в главе 35 впервые регулирует договор транспортной экспедиции как самостоятельный гражданско-правовой договор. В части 2 ст. 708 ГК РК указано: «В части, не урегулированной главой 35, к отношениям по договору экспедиции соответственно применяются положения главы 41 настоящего Кодекса, если экспедитор по условиям договора действует от имени клиента, и положения главы 43 настоящего Кодекса, — если он действует от своего имени».

Среди обязательств по оказанию услуг самый близкий к транспортной экспедиции договор — агентский договор. Так как законы, регламентирующие транспортно-экспедиционное обслуживание, не запрещают осуществление таких услуг перевозчикам, то они при выполнении перевозочной деятельности используют это право. В этом случае организация транспортно-экспедиционных операций поручается транспортным агентам.

Если правовые отношения между клиентом и экспедитором определяются договором транспортной экспедиции, отношения между перевозчиком и его представителем должны регулироваться агентским договором. В ГК РК отсутствуют нормы, регулирующие агентский договор. Однако Закон РК «О торговом мореплавании», рассматривая морское агентирование, дает следующее определение: «Договор морского агентирования является договором транспортной экспедиции, заключенным между морским агентом и судовладельцем» (ст.150). Значит, экспедитор может действовать в качестве агента. По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение и за счет судовладельца выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза (ч.2 ст.150 Закона «О торговом мореплавании»).

Признаком, отличающим агентский договор от договоров поручения или комиссии, является то, что, выполняя поручения принципала, агент от своего имени либо от имени принципала вступает в отношения с третьими лицами. Такой признак отождествляет договор транспортной экспедиции, который охватывает право экспедитора заключать договор перевозки от имени клиента или от своего имени, с агентским договором.

По агентскому договору агент, в отличие от договора комиссии или поручения, обязуется выполнять юридические и иные действия, т.е. выполнять фактические действия, которые составляют его предмет. По этому признаку агентский договор имеет черты сходства с договором транспортной экспедиции, поскольку экспедитор для клиента выполняет такие же юридического и фактического характера разнообразные услуги.

Договор транспортной экспедиции отличается и от договора перевозки. Обязанностью экспедитора является организация перевозки. Экспедиция в отличие от перевозки не однообразна, имеет более широкое значение, поскольку деятельность экспедитора, кроме доставки груза транспортом, состоит и из других важных операций.

Одна из спорных проблем в современной гражданской правовой науке — это соотношение между договором транспортной экспедиции и договором перевозки. Определяя место договора транспортной экспедиции среди иных договоров об оказании услуг, многие авторы обращают внимание на комплексность обязательств, возникающих из названного договора, и отмечают присутствие в его составе элементов обязательств по оказанию других возмездных услуг. Например, работа по погрузке и разгрузке грузов охватывается подрядным договором, перевозка грузов — договором перевозки, оформление и предоставление документов перевозки груза — договором комиссии и поручения, хранение грузов — договором хранения, страхование грузов — договором страхования. Такие обязательства выполняются в пределах договора транспортной экспедиции. Но, тем не менее, нет сомнения в том, что договор транспортной экспедиции является самостоятельным договором, который выделяется своей особенностью по сравнению с другими договорами об оказании услуг.

Если перевозчик одновременно будет выполнять обязанности экспедитора, то в данном случае будет заключаться не договор перевозки, а смешанный договор, объединяющий обязательства по перевозке грузов и по транспортной экспедиции. Смешанный договор состоит из совокупности элементов различных договоров (ст 381 ГК РК). В связи с этим взаимоотношения сторон регулируются правилами соответствующих договоров, где имеются элементы смешанного договора, вместе с тем стороны могут договариваться и об иных условиях.

Договор транспортной экспедиции отличается от договора смешанной перевозки грузов по своей юридической природе. «Договор смешанной перевозки груза является реальным, взаимным, возмездным договором». Согласно определению, закрепленному в законодательстве, основным признаком прямой смешанной перевозки является перевозка двумя и более видами транспорта по единому перевозочному документу. Договор смешанной перевозки грузов является одним из самостоятельных договоров перевозки. Его значение и роль заключаются в правовом регулировании процесса перевозки, в котором принимают участие два или более видов транспорта, а также объясняются разнообразием транспортной системы государства и различным ее технологическим уровнем, соответственно создается объективная невозможность удовлетворения требований потребителей одним видом транспорта [9; 62, 63].

В литературе сложилось мнение о том, что договор транспортной экспедиции является публичным договором, потому что экспедиционные услуги осуществляются коммерческими экспедиторскими организациями, агентствами и другими предпринимательскими структурами [10; 66].

Если проводить сравнительный анализ норм гражданского законодательства, то никаких признаков, квалифицирующих договор транспортной экспедиции в качестве публичного договора, не отмечается. В некоторых случаях договор транспортной экспедиции можно отнести и к договорам присоединения.

В соответствии с ч. 1 ст. 929 ГКУ и ст. 9 Закона о ТЭД по договору транспортного экспедирования одна сторона (экспедитор) обязуется за оплату и за счет другой стороны (клиента) выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза. Это могут быть такие услуги, как перевозка, отправка/получение груза, другие дополнительные услуги (проверка количества и состояния груза, его загрузки и выгрузки, уплата пошлины, сборов и расходов, возложенных на клиента, хранение груза до его получения в пункте назначения, получение необходимых для экспорта и импорта документов, выполнение таможенных формальностей и т. п.) (ст. 8 Закона о ТЭД). Для выполнения обязательств, предусмотренных договором транспортного экспедирования, экспедитор может привлекать третьих лиц [1].

За свои услуги (надлежащее выполнение договора транспортного экспедирования) экспедитор получает плату, куда не включаются расходы экспедитора на оплату услуг (работ) других лиц, привлеченных к исполнению договора транспортного экспедирования, на оплату сборов (обязательных платежей), которые уплачиваются при исполнении договора транспортного экспедирования (ст. 9 Закона о ТЭД).

Законом «О транспортно-экспедиторской деятельности» детализированы виды транспортно-экспедиторских услуг. Согласно ст. 8 Закона экспедиторы по поручению клиентов: обеспечивают оптимальное транспортное обслуживание, а также организуют перевозки грузов разными видами транспорта (на территории Украины и иностранных государств) в соответствии с договорами (контрактами), согласно которым стороны имеют право использовать известные международные

обычай, рекомендации, правила международных органов и организаций, если это не запрещено прямо или в исключительной форме этим и другими законами Украины; фрахтуют национальные, иностранные суда, привлекают другие транспортные средства и обеспечивают их подачу в порты, на железнодорожные станции, составы, терминалы или другие объекты для своевременного отправления грузов; осуществляют работы, связанные с приемкой, накоплением, измельчением, доработкой, сортировкой, складированием, хранением, перевозкой грузов; ведут учет поступления и отправки грузов из портов, железнодорожных станций, складов, терминалов или других объектов; организывают охрану грузов во время их перевозки, перевалки и хранения; организуют экспертизу грузов; осуществляют оформление товарно-транспортной документации и ее рассылку по принадлежности; предоставляют в установленном законодательством порядке участникам транспортно-экспедиторской деятельности заявки на отгрузку грузов и наряды на отгрузку; обеспечивают выполнение комплекса мер по отправке грузов, поступивших в некондиционном состоянии, с браком, в поврежденной, непрочной, нестандартной упаковке или такой, что не соответствует требованиям перевозчиков; осуществляют страхование грузов и своей ответственности и другие вспомогательные и сопутствующие перевозкам транспортно-экспедиторские услуги, предусмотренные договором транспортного экспедирования и не противоречащие законодательству. Исходя из статьи можно сделать вывод, что перечень услуг, предоставляемых экспедитором, не является исчерпывающим. Условия договора транспортного экспедирования определяются по договоренности сторон, если иное не установлено законом, другими нормативно-правовыми актами. Согласно ч.3 ст. 173 ХКУ стороны могут по взаимному согласию конкретизировать или расширить содержание хозяйственного обязательства в процессе его выполнения, если законом не установлено иное [3].

В соответствии с законодательством Украины объем услуг, которые может предоставлять экспедитор, не лимитирован, и в рамках одного договора может быть предусмотрено предоставление разного вида услуг.

Законом о ТЭД предусмотрен ряд существенных условий договора об оказании транспортно-экспедиторских услуг, т. е. условий, при отсутствии которых договор считается незаключенным. Перечень указанных существенных условий договора содержится в ст. 9 Закона и включает в себя: сведения о сторонах договора; вид услуги экспедитора; вид и наименование груза; права и обязанности сторон; ответственность сторон (в том числе в случае форс-мажора); размер вознаграждения экспедитора; порядок расчетов; пункты отправки и назначения груза; порядок согласования изменения маршрута, вида транспорта, указаний клиента; срок договора; прочие условия, относительно которых по заявлению хотя бы одной из сторон должно быть достигнуто согласие.

Все существенные условия договора экспедирования должны быть соблюдены сторонами и по каждому из них должно быть достигнуто согласие. Отсутствие решения по какому-либо из существенных условий предполагает, что договор считается незаключенным. С юридической точки зрения это означает, что обязательства у сторон не возникли.

Объем полномочий экспедитора определяется исходя из условий договора транспортного экспедирования и зависит от того, в качестве кого действует экспедитор. Экспедитор может действовать как представитель заказчика и заключать договоры перевозки и иные договоры от имени заказчика (т.е. создавать правовые последствия не для себя, а для заказчика — отправителя груза) либо действовать самостоятельно на основании договора и заключать соответствующие договоры от своего имени. Таким образом, договор экспедирования может представлять собой разновидность договора поручения либо договора комиссии. По мнению А.А. Федорова, это означает, что в случае пробелов в договоре и в специальных нормах об экспедировании к правоотношениям сторон с разными правовыми последствиями будут применяться общие нормы либо о договорах поручения, либо о договорах комиссии [11].

Первый вариант менее удобен для грузоотправителя, поскольку последний фактически не знает условий договора перевозки груза, заключаемого экспедитором, а оспаривать содержание такого договора сложно, так как передача груза перевозчику расценивается как действия, направленные на одобрение сделки, совершенной представителем. В этом случае клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения его обязанностей.

Во втором случае экспедитор действует как комиссионер и заключает договор перевозки по заданию заказчика, но от своего имени. Все права и обязанности из договора перевозки экспедитор приобретает самостоятельно, даже если грузоотправитель назван в этом договоре. Экспедитор отве-

чает за действия перевозчиков, которые привлечены им именно для исполнения тех обязательств, которые содержатся в договоре экспедирования [12].

Взаимоотношения экспедитора и клиента строятся на основе правил договора транспортной экспедиции, который заключается в письменной форме (ст. 709 ГК РК). Права и обязанности сторон договора — клиента (грузоотправителя и грузополучателя) и экспедитора определяются положениями ГК РК (главой 35) и соглашениями сторон. Содержание такого обязательства зависит от характера поручений, возлагаемых на клиента и экспедитора по договору, особенно объем и качество, виды услуг, оказываемых экспедитором, зависят от полных и неполных транспортно-экспедиционных услуг.

Согласно ч. 1 ст. 708 ГК РК к обязанностям экспедитора относятся выполнение или организация выполнения определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. Операции, выполняемые экспедитором, разнообразны, и они связаны с передачей груза перевозчику, с перевозкой груза, приемом груза в пункте назначения от транспортной организации. Экспедитор обязуется выполнить все операции либо некоторые из них. Осуществление действий, связанных с указанными операциями, решается соглашением сторон, например, транспортные документы заполняются иногда самим клиентом, а иногда экспедитором. Обязанности перевозки, доставки, погрузки, разгрузки груза согласуются сторонами в зависимости от вида транспортно-экспедиционного договора.

Согласно ст. 708 ГК РК с согласия клиента экспедитор может сам определить, каким видом транспорта перевозить груз, учитывая при этом интересы клиента, уровень тарифов и сроки доставки.

Обязательным условием любого договора транспортной экспедиции является возложение на экспедитора выполнения как действий фактического характера, так и юридических действий. Самое важное из юридических действий, возлагаемых клиентом на экспедитора, — это заключение сделок, в том числе заключение договора перевозки. Этот договор экспедитор может заключать по отношению к перевозчику от имени клиента или от своего имени. Если экспедитор заключает договор перевозки от своего имени, то применяются положения главы 43 ГК РК о договоре комиссии. По этому договору правами и обязанностями обладает экспедитор в качестве отправителя груза. Если экспедитор заключает договор перевозки от имени клиента, то применяются положения главы 41 ГК РК о договоре поручения, соответствующие права и обязанности возникают у клиента, являющегося стороной этого договора.

Экспедитор оформляет необходимые для перевозки документы и в определенное время передает их клиенту: договор перевозки; коносамент; сертификат; квитанцию о принятии груза для перевозки; транспортную накладную — при приеме груза, доставленного на пункт назначения; коммерческий акт — при несохранности груза во время транспортировки груза; документы, подтверждающие расходы; документы, требующиеся для экспорта или импорта (сертификат, санитарное свидетельство и другие документы).

При международной перевозке экспедитор обязан соблюдать таможенные правила (например, заполнение таможенной декларации). По договору международной транспортной экспедиции на экспедитора возлагается обязанность по оформлению международных транспортных документов для перевозки груза. В международном торговом обороте исторически сложились и используются два вида транспортных документов: не имеющие свойства ценных бумаг и обладающие свойствами ценных бумаг. К числу первых относятся накладные (железнодорожные, воздушные, автомобильные, морские, внутренневодные перевозки), к числу вторых — коносамент (морские, внутренневодные перевозки), транспортный документ на смешанную перевозку [13; 106].

Прежде чем принять груз к перевозке, экспедитор должен проверить объем, состояние груза. Для обеспечения сохранности груза во время транспортировки отправитель (экспедитор) должен подготовить транспортабельность груза и обеспечить его сохранность в пути следования. Грузоотправитель (либо экспедитор) должен аккуратно упаковать (груз в таре тоже), маркировать, сортировать груз. Виды тар, способы упаковки, порядок маркировки определяются государственными стандартами (п. 6 ч. 5 ст. 21 Закона РК «О техническом регулировании»). Например, для перевозки груза железнодорожным транспортом упаковка и маркировка груза осуществляется согласно стандарту ГОСТа 15846, ГОСТа 19848, ГОСТа 26319 [14].

Хранение является одним из транспортно-экспедиционных услуг фактического характера. По закону хранение груза является дополнительной услугой.

На экспедитора также могут возлагаться обязанности по погрузке-разгрузке груза своими силами, средствами в качестве дополнительной услуги. Как сказано в юридической литературе, погрузка-

разгрузка и сортировка груза может являться предметом договора подряда [10, 66]. Во время выполнения погрузки-разгрузки груза осуществляются стивидорные, тальманские и терминальные услуги.

Стивидорное обслуживание — это операции по погрузке груза, размещению и укладке груза в транспортном средстве. Тальманское обслуживание включает в себя счет груза в ходе погрузки в транспортное средство (в судно). Обычно, кроме счета груза, тальманы выполняют ряд важных сопутствующих операций: проверку состояния грузовых мест, качества упаковки, маркировки, соответствие маркировки данным грузовых документов.

На основании ст. 803 ГК РК экспедитор заключает договор страхования и обязан передать страхового полиса клиенту. Согласно ст. 13 Закона о ТЭД Украины экспедитор осуществляет страхование груза и своей ответственности согласно закону и договору транспортного экспедирования.

Одними из следующих важных обязанностей экспедитора являются оплата, расчет перевозчику за перевозку и предоставление клиенту подтверждающих документов. В государственном стандарте РК «Экспедиционные услуги на железнодорожном транспорте» определены виды платежно-финансовой услуги. К ним относятся: расчет провозных платежей тарифов, сборов и штрафов, стоимости иных работ; оплата провозных платежей, сборов и штрафов, погрузочно-разгрузочных, складских и иных работ (п 4.3).

Для того чтобы экспедитор имел возможность обеспечить отправку груза или прием доставленного в назначенное место груза, клиент должен ему оказать необходимую помощь. Например, он обязан выдать экспедитору перечень пункта сдачи и приема груза, адреса и реквизиты организаций, выступающих в качестве грузоотправителя или грузополучателя, и другую информацию. Эта обязанность основывается на нормах ст. 710 ГК РК, согласно которой клиент обязан предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки (например, таможенные, санитарные и другие документы для прохождения государственного контроля), а также иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанности, предусмотренной договором. В случае непредоставления клиентом необходимой информации экспедитор вправе не приступать к исполнению соответствующих обязанностей до ее предоставления. Также ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с нарушением обязанностей по предоставлению информации, несет клиент (ст. 710 ГК РК).

Обязанностям по выполнению транспортно-экспедиционных операций экспедитора соответствуют встречные обязанности клиента. Его основная ответственность — оплата вознаграждения экспедитору. Размер вознаграждения определяется по соглашению сторон. Гражданский кодекс Республики Казахстан конкретно не регулирует обязанность клиента возместить расходы, понесенные экспедитором в интересах клиента.

В Законе о ТЭД Украины предусмотрена обязанность клиента уплатить надлежащую плату экспедитору, а также возместить документально подтвержденные расходы, понесенные экспедитором в интересах клиента в целях выполнения договора транспортного экспедирования (ст. 12).

В статье 714 ГК РК, в статье 935 ГК Украины предусмотрено право сторон на односторонний отказ от исполнения договора транспортной экспедиции. Клиент или экспедитор вправе отказаться от исполнения договора транспортной экспедиции, предупредив об этом другую сторону в разумный срок. При одностороннем отказе от исполнения договора сторона, заявившая отказ, возмещает другой стороне убытки, вызванные расторжением договора.

Особого внимания заслуживает ответственность экспедитора перед клиентом. Закон Украины «О транспортно-экспедиционной деятельности» предусматривает только общие положения, согласно которым экспедитор несет ответственность перед клиентом за количество мест, вес, если проводилось контрольное взвешивание в присутствии представителя перевозчика, что зафиксировано его подписью, за соответствие упаковки согласно данным товарно-транспортных документов, заверенных подписью представителя перевозчика, если иное не установлено договором транспортного экспедирования.

Вопрос ответственности экспедитора регулируется также общими положениями ГК Украины, которые предусматривают ответственность за нарушение обязательств по договору. Так, статья 623 ГК Украины закрепляет обязанность должника, который нарушил обязательства, возместить кредитору причиненные этим убытки. Согласно украинскому законодательству к убыткам относятся: стоимость утраченного, поврежденного или уничтоженного имущества; дополнительные затраты, произведенные стороной, которая понесла убытки; неполученный доход (утраченная выгода). Хозяй-

ственный кодекс Украины вообще не содержит специальных положений, определяющих ответственность экспедитора.

В случае привлечения экспедитором третьих лиц для выполнения обязательств по договору транспортного экспедирования согласно ст. 14 Закона Украины о ТЭД экспедитор несет ответственность за действия и недосмотр таких третьих лиц, привлеченных им для выполнения договора транспортного экспедирования, в том же порядке, что и за собственные действия.

В украинском законодательстве отсутствуют специальные нормы, которые напрямую ограничивают ответственность экспедитора перед клиентом. Данный вопрос оставлен законодателем на усмотрение сторон. Как правило, детальное регулирование ответственности экспедитора перед клиентом, а также основания и условия ограничения ответственности предусматриваются сторонами в договоре транспортного экспедирования [15].

При этом украинское законодательство содержит общие нормы, которые позволяют освободить экспедитора от ответственности. Так, в соответствии со ст. 614 ГКУ лицо, которое нарушило обязательство, несет ответственность при наличии его вины (умысла или неосторожности), если иное не установлено договором. Лицо является невиновным, если докажет, что предприняло все зависящие от него меры относительно надлежащего выполнения своих обязательств.

По мнению А.Селютина, ответственность экспедитора по закону несколько уже, что порождает необходимость более тщательно урегулировать этот вопрос в договоре. Если в случае с договором перевозки перевозчик обязуется доставить вверенный непосредственно ему груз к месту назначения, то по договору транспортного экспедирования экспедитор обязан лишь организовать перевозку. При этом понятие «организация перевозки» законодательством не определено. Только в договоре стороны смогут определить объем этого понятия, оговорив, будет ли это всего лишь обеспечение подачи транспортного средства на склад грузоотправителя или более объемная обязанность — организовать доставку груза до склада грузополучателя. Но в любом случае обязанность непосредственно перевезти груз на экспедиторе не лежит (кроме случаев, когда перевозкой занимается непосредственно экспедитор как транспортная компания) [12].

Нельзя не согласиться с мнениями юристов Международной юридической службы «Интерлегал», что с учетом очень общих формулировок закона в отношении ответственности и при отсутствии регулирования этого вопроса в сфере экспедирования установленная законодательством ответственность экспедитора крайне размыта и дает кредитору возможность требовать непосредственно от экспедитора возмещения причиненных убытков, связанных с гибелью, утратой или повреждением груза в процессе его перевозки, а также применения мер обеспечения выполнения обязательства, в частности неустойки (штрафа или пени), предусмотренных договором. Кроме того, тот же объем ответственности экспедитора предусмотрен за нарушение обязательства третьими лицами, которых он привлек [16].

Ответственность клиента вытекает из его обязанностей перед экспедитором. Важнейшая обязанность клиента, кроме возмещения расходов и выплаты экспедитору платы, — предоставить экспедитору документы и другую информацию о свойствах груза, условиях его перевозки, а также информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, установленных договором (ч. 1 ст. 933 ГК Украины). В случае непредоставления клиентом документов и необходимой информации экспедитору (например, необходимых лицензий, сертификатов, свидетельств, декларации и др.) последний имеет право отложить выполнение своих обязанностей по договору до предоставления документов и информации в полном объеме. Экспедитор также вправе требовать от клиента возмещения убытков, причиненных непредоставлением необходимых документов и информации о грузе. Нужно заметить, что об обнаруженных недостатках полученной информации экспедитор должен незамедлительно уведомить клиента и требовать от него их устранения.

В главе 35 ГК РК закреплены общие основания ответственности экспедитора. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору транспортной экспедиции экспедитор несет ответственность по основаниям и в размере, определяемых в соответствии с правилами главы 20 настоящего Кодекса (ст. 713). Таким образом, ответственность экспедитора определяется согласно общим правилам.

Согласно части 2 ст. 713 ГК РК, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договоров перевозки, ответственность экспедитора перед клиентом определяется теми же правилами, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик. Например, если экспедитор не смог отправить груз клиента по железной дороге в связи

с тем, что не была произведена подача вагонов, тогда он вправе потребовать с железной дороги только выплаты штрафа. В таком же объеме экспедитор отвечает перед клиентом. В данном случае ответственность экспедитора определяется аналогично ответственности перевозчика, нарушившего обязательство. То есть объем ответственности экспедитора ограничивается возмещением нанесенного ущерба (ст. 705 ГК РК) или выплатой неустойки (штраф, проценты) в объеме, установленном транспортными законами.

Согласно договору транспортной экспедиции пределы ответственности клиента определяются законами (ч.4 ст. 710 ГК РК; ст. 19 Закона РК «О транспорте в РК») или соглашением сторон. Клиент несет ответственность перед экспедитором за ущерб, нанесенный по его вине, в частности, за ущерб, причиненный экспедитору или другому лицу, перед которым экспедитор несет ответственность в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой указанных в транспортных документах сведений. Клиент несет ответственность перед экспедитором за все убытки, которые могут возникнуть в связи с неточностью, неполнотой или неправильностью сведений, указанных в транспортных документах. В части 2 ст. 79 Закона РК «О железнодорожном транспорте» указано: «За нарушение грузоотправителем, грузополучателем, экспедитором требований законодательства Республики Казахстан по оформлению документов на экспорт, импорт, транзит товаров, повлекшее задержку вагонов и контейнеров органами таможенного, пограничного или других видов контроля, в пользу перевозчика взимается штраф в размере платы за пользование вагонами, контейнерами».

Таким образом, исходя из проведенного сравнительно анализа гражданского и транспортного законодательств Украины и Казахстана, регулирующих договор транспортной экспедиции, можно сделать выводы.

1. В результате проведенного анализа законодательств выявлено преимущественное регулирование прав и обязанностей экспедитора, а права клиента недостаточно определены. Поэтому предлагаем дополнить законодательство следующими правами клиента: право требовать от экспедитора предоставления информации о процессе перевозки, о прибытии и отправлении грузов со станции или на станцию, в порт; право давать инструкции экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

2. В соответствии со ст. 712 ГК РК экспедитор вправе удерживать груз только в связи с невыплатой вознаграждения, которое он должен получить за экспедиционные услуги. В этой статье не рассматривается право экспедитора удерживать груз в связи с невыплатой расходов, которые он потратил в интересах клиента, а также об ответственности за вред, причиненный грузу во время удержания. Поэтому предлагаем ст. 712 ГК РК изложить в следующей редакции: «Экспедитор вправе удерживать груз в связи с невыплатой вознаграждения, которое он должен получить за экспедиционные услуги, и расходов, которые потрачены в интересах клиента. За вред, причиненный грузу во время удержания, ответственность несет экспедитор, не выполнивший обязанности по выплате вознаграждения и расходов».

3. В гражданском законодательстве Республики Казахстан и Украины необходимо рассмотреть отдельные виды ответственности экспедитора в соответствии с его правовым статусом в качестве экспедитора-посредника и экспедитора-перевозчика (т.е. принципала) и определить основания и размеры ответственности каждого из них.

4. Считаем целесообразным принять Правила осуществления транспортно-экспедиторской деятельности, проект которых рекомендован на рассмотрение Кабинета Министров Украины. Также следует разработать Стандартные правила экспедирования, которые могут быть приняты как на уровне экспедиторской компании и регламентировать различные ситуации во взаимоотношениях с клиентом, так и на законодательном уровне.

Список литературы

- 1 Тулеугалиев Г.И. Избранные труды по транспортному праву / Сост. М.К. Сулейменов. — Алматы: НИИ частного права КазГЮУ, 2003. — 506 с. (сер. «Классика казахстанской цивилистики»).
- 2 Гражданское право: учебник. — Т. 2. / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. — М.: Проспект, 1998. — 784 с.
- 3 Хозяйственный кодекс Украины. Научно-практический комментарий. Под ред. Д.М. Притыки, И.В. Булгаковой. — Киев: Юрисконсульт, 2010. — 1088 с. — [ЭР]. Режим доступа: <http://coollib.com/b/340424/read#t362>
- 4 Гражданский кодекс Украины. Научно-практический комментарий / Под ред. Я.Н. Шевченко. — Киев: Концерн «Видавничий «Дім Ін Юре», 2004. — Ч. 2. — 692 с.

- 5 Александров-Дольник М.К., Тулеугалиев Г. Правовые вопросы доставки грузов от склада отправителя до склада получателя («от двери до двери»). — Алма-Ата: Изд-во КазГУ, 1969. — 151 с.
- 6 Хаснутдинов А. Понятие транспортного договора // Правоведение. — 1990. — № 3. — С. 34–42.
- 7 Шешенин Е.Д. Некоторые вопросы правовой природы договоров перевозки // Теоретические проблемы гражданского права: сб. ученых тр.: — Свердловск, 1970. — Вып. 13. — С. 111–123.
- 8 Тулеугалиев Г.И. Глава 35. Гражданский кодекс Республики Казахстан (Особенная часть). Комментарий. 2-е изд., испр. и доп., с использованием судебной практики / Отв. ред. М.К. Сулейменов, Ю.Г. Басин. — Алматы: Жеті жарғы, 2003. — 832 с.
- 9 Ключева Е.Н., Ильясова Г.А. Правовое регулирование договора прямой смешанной перевозки грузов по законодательству Республики Казахстан и Украины: сравнительно-правовой анализ // Вестн. Караганд. ун-та. — Сер. Право. — 2016. — № 2 (82). — С. 59–68.
- 10 Гражданское право: учебник / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Изд-во БЕК, 2000. — Т. II. — Полутом 2. — 544 с.
- 11 Федоров А. Правила перевозок. Что нужно знать грузоотправителю о юридических аспектах грузовых автоперевозок — [ЭР]. Режим доступа: https://en.lardi-trans.com/forum/topics/2/36617_page1
- 12 Селютин А., Любошец А. Перевозка и экспедирование. — [ЭР]. Режим доступа: <http://www.sintol.org.ua/novostidlyurista/perevozka-vs-ekspedirovanie>
- 13 Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция. — М.: Дело, 2005. — 448 с.
- 14 Государственный стандарт Республики Казахстан. Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования СТ РК 1294-2004. — [ЭР]. Режим доступа: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30082725&sublink=400#sub_id=600
- 15 Сайт журнала «Транспорт». Аналитические материалы. — [ЭР]. Режим доступа: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/otvetstvennost-ekspedytora-za-nedostachu-y-strahovanye-hruza>
- 16 Материалы Юридической службы «Интерлегал». — [ЭР]. Режим доступа: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/otvetstvennost_jekspeditora_pri_mejdunarodnoj_perevozke_gruzov_avtomobilnym_transportom/

Е.Н. Ключева, Г.А. Ильясова

Украина және Қазақстан Республикасының заңнамалары бойынша көлік экспедициясы шартын құқықтық реттеу

Мақалада екі елдің — Украина мен Қазақстанның көлік экспедициялық қызметін құқықтық реттеу саласындағы заңнамалары талданған. Көлік экспедициясы шартына құқықтық сипаттама беріліп, осы шартты жасасу тәртібі мен қойылған талаптар қарастырылған. Көлік экспедициясы шартының ерекше сипаттамалары айқындалған. Осы шартқа қатысты құқықтану саласындағы әдебиеттерде кездесетін әр түрлі көзқарастар қарастырылған. Авторлар көлік экспедициясы шарты бойынша тараптардың құқықтарына, міндеттеріне және жауапкершіліктеріне салыстырмалы түрде сипаттама берген. Сонымен қатар екі елдің көлік экспедициялық қызметін құқықтық реттеу саласындағы қолданыстағы заңнамаларын жетілдіру бойынша ұсыныстар жасаған.

Кілт сөздер: көлік-экспедициялық қызмет, көлік экспедициясы шарты, экспедитор, клиент, жауапкершілік, шарттың консенсуалдық сипаты, тапсырма шарты, комиссия шарты, тасымалдау шарты.

E.N. Klyueva, G.A. Ilyassova

Legal regulation of the transport expedition's contract by legislations of Ukraine and Republic of Kazakhstan

In article authors analysed the civil and transport legislation of two countries of Ukraine and Kazakhstan in the field of the regulation of transport-forwarding activity. The legal characteristic of the transport expedition's contract is given. The features that characterize the contract of freight forwarding. The different points of view that exist in the legal literature, on the legal nature of the contract of freight forwarding. The order and requirements to the conclusion of this contract are given. The comparative characteristic of the rights, duties and responsibility of the parties under the contract of the transport expedition is provided in article. In the conclusion of article authors offered suggestions for improvement of the current legislation of both countries in the field of legal regulation on transport-forwarding activity.

Keywords: forwarding activity, contract of the transport expedition, forwarding agent, client, responsibility, consensual contract, agency contract, commission contract, contract of carriage.

References

- 1 Tulegaliyev G.I. *The chosen works on transport law*, const. M.K. Suleymenov, Almaty: SRI of private law at KazHJU, 2003, p. 506 (series «Classics of the Kazakhstan civil law»).
- 2 *Civil law*: textbook, vol. 2, under ed. of A.P. Sergeyev, Yu.K. Tolstoy, Moscow: Prospekt, 1998, p. 784.
- 3 Economic code of Ukraine. Scientific and practical comment, under ed. of D.M. Prityka, I.V. Bulgakova, Kiev: Jurisconsult, 2010, p. 1088, [ER]. Access mode: <http://coollib.com/b/340424/read#t362>
- 4 Civil code of Ukraine. Scientific and practical comment. Under ed. of Ya.N. Shevchenko, Kiev: Concern «Vidavnichiy «Dim In Yure», 2004, p. 2, p. 692.
- 5 Alexandrov-Dolnik M.K., Tulegaliyev G. *Legal questions of cargo delivery from the sender's warehouse to the recipient's warehouse («from a door to a door»)*, Almaty: KazGU publishing, 1969, p. 151.
- 6 Khasnutdinov A. *Jurisprudence*, 1990, 3, p. 34–42.
- 7 Sheshenin Ye.D. *Theoretical problems of civil law*. Release 13, Sverdlovsk, 1970, p. 111–123.
- 8 Tulegaliyev G.I. *Chapter 35. Civil code of the Republic of Kazakhstan (Special part)*. Comment. Ed. 2nd, cor. and add. with jurisprudence use, res. ed. M.K. Suleymenov, Yu.G. Basin, Almaty: Zheti Zhargy, 2003, p. 832.
- 9 Klyueva Ye.N., Ilyassova G.A. *Bulletin of the Karaganda State University*, series Law, 2016, 2 (82), p. 59–68.
- 10 *Civil law*: textbook, res. ed. prof. Ye.A. Sukhanov, 2nd ed., proces. and add., Moscow: Publishing house BEK, 2000, Tom II. Semi-volume 2, p. 544.
- 11 Fedorov A. *Rules of transportations. What the consignor needs to know about legal aspects of freight road haulage*, [ER]. Access mode: https://en.lardi-trans.com/forum/topics/2/36617_page1
- 12 Selyutin A., Lyuboshec A. *Transportation and forwarding*, [ER]. Access mode: <http://www.sintol.org.ua/novostidlyaiurista/perevozka-vs-ekspedirovanie>
- 13 Kokin A.S., Levikov G.A. *International transport expedition*, Moscow: Delo, 2005, p. 448.
- 14 State standard of the Republic of Kazakhstan. Forwarding services on railway transport. General requirements ST RK 1294–2004, [ER]. Access mode: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30082725&sublink=400#sub_id=600
- 15 «Transport» magazine website. Analytical materials, [ER]. Access mode: <http://transport-journal.com/komentarii-obzori/otvetstvennost-ekspedytora-za-nedostachu-y-strahovanye-hruza>
- 16 Materials of Legal service of «Interlegal», [ER]. Access mode: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/otvetstvennost_jekspeditora_pri_mejdunarodnoj_perevozke_gruzov_avtomobilnym_transportom/